

# **REGULATION DES TRANSPORTS URBAINS DANS L'AGGLOMERATION ABIDJANAISE : BILAN ET PERSPECTIVES**

Yao Godefroy KONAN

**Conférence CODATU XV**

**Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes**

22 au 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie)



**CODATU**



**« Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes »**  
22 au 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie)

Régulation des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise :  
*Bilan et perspectives*

**Yao Godefroy KONAN \***

\*Ingénieur des Travaux Publics  
DESS en Régulation Economique et Gestion des Projets d'Infrastructures  
Directeur des Etudes et de la Prospective de l'AGETU  
[godefroykonan@yahoo.fr](mailto:godefroykonan@yahoo.fr)

**Abstract**

The reform of the urban public transport in Abidjan (Côte d'Ivoire) which was done in 2000, with the support of the World Bank within the framework of the Program of Adjustment and Investments of the Sector of Transport (CI-PAST) through the creation of AGETU as organizing authority of urban public transport in Abidjan and its suburbs was an answer to a certain number of major dysfunctions which were not good for the sustainable development of the sector, mainly :

- an institutional fragmentation which did not enable to have a clear vision of the situation in the taking of the decisions and in the formulation of the politics as regards the public transport ;
- a disorganization of the sector, factor of a low productivity and a bad quality or level of the urban public transport services and the important external costs (road insecurity, traffic jam, air pollution, etc.)

This current communication is a critic, 10 years after the reform, on the results reached with the stake in power of AGETU in 2005.

Indeed, the activities of regulation of the market of public transport in Abidjan city are assured since 2005 by the AGETU in particularly difficult conditions. His missions are regularly disputed by the local authorities of his scope of powers and his financial difficulties limit his efficiency.

So, our communication aims at drawing up the balance sheet diagnosis of the reform of public transports in the Abidjan city and area to propose runways of solutions to the noticed dysfunctions. This analysis leans on the consultation of documents produced on the subject and the observation of the existing situations by fieldworks.

Proposals aiming at the facilitation of urban mobility are made in conclusion of the present communication.

**Key words** : cost, evaluation, exploitation, market, regulation, urban mobility

**Résumé**

La réforme des transports urbains à Abidjan (Côte d'Ivoire) intervenue en 2000, avec l'appui de la Banque mondiale dans le cadre du Programme d'Ajustement et d'Investissements du Secteur des Transports (CI-PAST) au travers de la création de l'AGETU en qualité d'Autorité Organisatrice des

Transports Urbains, était une réponse à un certain nombre de dysfonctionnements majeurs qui empêchaient l'amorce d'un développement durable du secteur, notamment :

- une fragmentation institutionnelle qui ne permettait pas d'avoir une vision cohérente dans les prises de décision et dans la formulation des politiques en matière de transports urbains ;
- une désorganisation du secteur, facteur d'une faible productivité et d'un niveau de service de qualité médiocre des transports urbains et des coûts externes importants (insécurité routière, embouteillages, pollution de l'air, etc.).

La présente communication se veut un regard critique, 10 ans après la mise en place de la réforme, sur les résultats atteints avec la mise en puissance en 2005 de l'AGETU qui avait notamment pour missions d'assurer la régulation du marché des transports urbains.

En effet, les activités de régulation du marché des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise sont assurées depuis 2005 par l'AGETU dans des conditions particulièrement difficiles. Ses missions sont régulièrement contestées par les collectivités territoriales de son périmètre de compétences et ses difficultés financières limitent sa marge de manœuvre sur le terrain.

Ainsi, notre communication vise à faire un bilan diagnostic de la réforme des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise et à proposer des pistes de solutions aux dysfonctionnements constatés. Cette analyse s'appuie sur la consultation des documents produits sur le sujet et l'observation des situations existantes par des enquêtes sur le terrain.

Des propositions visant à la facilitation des déplacements urbains sont faites en conclusion de la présente communication.

**Mots Clés** : coût, évaluation, exploitation, marché, mobilité urbaine, régulation

## **1. Organisation des transports urbains**

### 1.1. Organisation et régulation des transports urbains

#### 1.1.1. Présentation de l'agglomération abidjanaise

Principal pôle économique et démographique de la Côte d'Ivoire, le District d'Abidjan et sa banlieue concentrent en 2009 une population de 4,7 millions d'habitants, soit plus de 20% de la population totale du pays.

Cette population réside sur un territoire couvrant une superficie de 4 365,41 km<sup>2</sup>, représentant 1,3% du territoire national avec une densité de **1 077 habitants/km<sup>2</sup>**. Le PIB nominal 2009 de la Côte d'Ivoire est évalué à 22 497 millions de \$, soit un **PIB/habitant de 1 091 \$**. La répartition du PIB par secteur d'activité est de 25,8% pour le primaire, 23,8% le secondaire et 50,3% pour le tertiaire.

Le site de l'agglomération abidjanaise, constitué de presque îles entrecoupées de baies et de lagunes, s'est développé géographiquement sous forme de communes et de quartiers séparés physiquement et occupés par des populations de statut social relativement homogène.

Capitale économique du pays, l'agglomération abidjanaise située au Sud et adossée à l'océan atlantique, surplombe la lagune Ebrié qui la divise en 2 zones (Nord et Sud), reliées par 2 ponts (Félix Houphouët Bobigny et Charles De Gaulle), et s'étire dans un cercle de rayon minimal de 35 kilomètres du centre-ville vers sa périphérie.

L'urbanisation d'Abidjan s'est effectuée, avec le temps, suivant un schéma basé sur une répartition des espaces autour de 3 fonctions majeures :

- la fonction administrative ;
- la fonction industrielle et commerciale ;
- la fonction résidentielle.

Les zones centrales étant saturées, Abidjan tend à se développer de plus en plus loin d'un centre qui, s'il ne se vide pas de ses habitants, stagne au mieux, ce qui accentue davantage le déséquilibre emplois/logements. L'urbanisation se développe de plus en plus avec une spécialisation des espaces en 2 principales zones :

- la zone Nord essentiellement d'habitats, avec 66% de la population totale pour 40% des emplois ;
- la zone Sud, y compris le Plateau (centre administratif et des affaires), qui constitue la zone principale de travail avec 60% des emplois pour seulement 34% de la population totale.

#### 1.1.2. Connaissance de la demande de déplacements des populations abidjanaises

Aucune enquête récente ne permet d'apprécier l'évolution de la mobilité urbaine depuis 1988. On peut donc faire dans un premier temps l'hypothèse d'une quasi-stagnation du taux de mobilité motorisée individuelle, résultant de deux processus inverses : allongement des distances obligeant à davantage de déplacements motorisés ; léger transfert de la mobilité motorisée vers la mobilité à pied, du fait de l'accentuation de la crise politique et économique sur la décennie écoulée, accompagnée de la crise de l'offre d'autobus de la SOTRA.

La dernière enquête ménages déplacements d'Abidjan permet d'estimer qu'en 1988, la mobilité globale des plus de 8 ans était de 1,5 déplacements/jour, avec une mobilité motorisée de 1 déplacement/jour. Les moins de 8 ans sont supposés rester à la maison ou éventuellement se déplacer à pied. Cette hypothèse, sans doute acceptable en 1988, l'est moins aujourd'hui, car à Abidjan, les élèves entrent désormais en primaire dès 6 ans. Les moins de 8 ans représentent 23% de la population, alors que les moins de 6 ans n'en représentent que 17%, ce qui conduit pour l'année 1998 à une population de plus de 6 ans comprise entre 2,3 et 2,5 millions d'habitants.

Pour l'évaluation de la mobilité à Abidjan, l'étude sur les coûts des dysfonctionnements du système de transports urbains d'Abidjan réalisée en 1998 par le cabinet français Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) propose de retenir les hypothèses suivantes :

- une mobilité globale des plus de 6 ans comprise entre 1,6 et 2,1 déplacements/ personne/ jour, ce qui correspond à une sensible augmentation depuis 1988 (mobilité des plus de 8 ans estimée en 1988 à 1,5 déplacements/personne/jour) ;
- une mobilité motorisée des plus de 6 ans comprise entre 1 et 1,2 déplacements/personne/ jour, ce qui correspond à une légère augmentation de la mobilité mécanisée depuis 1988 (mobilité des plus de 8 ans estimée en 1988 à 1 déplacement/personne/jour).

Appliquées à la population des plus de 6 ans (2,3 à 2,5 millions de personnes en 1998), ces hypothèses conduisent à **une fourchette de 2,3 à 3 millions de déplacements motorisés par jour**, auxquels s'ajoutent quelques 1,4 à 2,2 millions de déplacements à pied, soit une mobilité en 1998, **tous modes confondus, de 3,7 à 5,5 millions de déplacements par jour**.

Il n'en reste pas moins qu'une connaissance plus fiable de la mobilité à Abidjan s'avère aujourd'hui indispensable, compte tenu de l'évolution importante de la population suite à la crise socio-politique sur la décennie écoulée, de l'accroissement du parc de véhicules en circulation ainsi que de l'offre de transports collectifs (recul de la SOTRA, expansion rapide des gbakas et des woro-woros) depuis 1988.

### 1.1.3. Configuration du marché des transports urbains

Le marché des transports urbains est structuré en réseaux plus ou moins intégrés, exploités dans un cadre réglementé.

#### *Les conditions d'accès au marché des transports urbains*

L'accès des opérateurs au marché des transports urbains est organisé suivant un protocole défini par la réglementation en vigueur autour de 2 régimes décrits ci-après :

- le ***régime de la concession ou de la délégation de service public de transport collectif*** où les services de transports urbains de personnes sont conventionnés. Suivant l'objectif prioritaire d'amélioration quantitative et qualitative de la mobilité urbaine, et sur la base d'études actualisées de marché, l'Etat de Côte d'Ivoire peut accorder à des opérateurs privés, des délégations pour l'exploitation des services publics de transports collectifs urbains dans le PTU<sup>1</sup>, au terme d'un processus d'appel d'offres qui est la règle générale ou éventuellement par entente directe. Un cahier des charges est annexé à la convention pour fixer les conditions d'exploitation du service délégué / concédé ainsi que son contrôle par l'AGETU ;
- le ***régime de l'autorisation ou de l'agrément*** où les services de transports urbains de personnes sont non conventionnés. Chaque véhicule accède au marché par l'obtention d'un agrément annuel renouvelable auprès de l'AGETU pour l'exploitation d'un service régulier de transport urbain sous certaines conditions définies par la réglementation en vigueur qui exige notamment :
  - l'inscription au registre des transports urbains de personnes de tout opérateur du marché pour identifier de manière exhaustive les exploitants. L'inscription sur ce registre est non cessible et la radiation peut être prononcée pour toute personne ne disposant, depuis plus d'un an, d'aucune autorisation de transport en cours de validité. Le registre est subdivisé en *transport public* et *transport privé*. La catégorie *transport public* comprend les « personnes physiques » qui sont des nationaux et les « personnes morales » qui concernent les sociétés de droit ivoirien. **L'inscription fait obligation du paiement préalable d'une taxe de 50 000 FCFA pour les « personnes physiques » et de 100 000 FCFA pour les « personnes morales » et le transport privé ;**
  - l'autorisation annuelle d'exploitation qui permet notamment d'assurer une régulation de l'offre de transport en vue d'en maîtriser son évolution pour l'adapter à la demande de déplacements. Les catégories régulièrement autorisées par la réglementation en vigueur sont énumérées ci-après :
    - transport public effectué par des véhicules (au nombre de 5 370) d'une capacité de plus de 9 places notamment les *minibus « gbakas » et cars (catégorie C1)* suivant des itinéraires autorisés du centre-ville vers la banlieue ;
    - transport public effectué par des véhicules (au nombre de 656) d'une capacité de 5 à 9 places dénommés *taxis collectifs (catégorie C2)* exploités suivant des itinéraires autorisés du centre-ville vers la banlieue ;
    - transport public effectué par des véhicules (au nombre de 11 636) d'une capacité de 5 places dénommés *taxis communaux communément appelés woros-woros<sup>2</sup> (catégorie C3)* exploités dans les limites du territoire communal ;

<sup>1</sup> PTU : le périmètre des transports urbains (PTU) d'Abidjan défini par la réglementation en vigueur comprend le District d'Abidjan, les communes qui le composent ainsi que celles de Grand-Bassam, Dabou et Jacqueville

<sup>2</sup> Woro-woro est un terme Dioula qui veut dire trente-trente. A l'origine, le prix du voyage était de 30 FCFA. Mais le nom woro-woro est resté malgré les changements intervenus dans le prix de transport.

- transport public effectué par des véhicules (au nombre de 11 343) d'une capacité de moins de 9 places munis de *compteurs horokilométriques* dénommés *taxis-compteurs* (*catégorie C4*) exploités sur tout le territoire du PTU ;
- transport public par voie d'eau effectué par des *embarcations* (au nombre de 91) *fluvio-lagunaires* (*catégorie C5*) suivant des itinéraires autorisés ;
- *transport privé du personnel* d'entreprises, d'institutions nationales et d'établissements scolaires, effectué par des véhicules (au nombre de 148) d'une capacité de 9 places et plus (*catégorie C6*) ;
- *transport public du personnel* d'entreprises, d'institutions nationales et d'établissements scolaires, effectué par des véhicules (au nombre de 107) d'une capacité de 9 places et plus (*catégorie C7*).

**L'exploitation de ces services de transports urbains est subordonnée à l'obtention d'une autorisation de transport auprès de l'AGETU après paiement d'une taxe de transport urbain (TTU) à la Direction Générale des Impôts (DGI).**

#### *La fiscalité appliquée aux services de transport urbain*

Concernant les services conventionnés, le concessionnaire est soumis aux dispositions fiscales en vigueur notamment à l'impôt sur le Bénéfice Industriel et Commercial (BIC).

Pour les services non conventionnés, le dispositif fiscal en vigueur à Abidjan fait de la Direction Générale des Impôts (DGI) la structure habilitée à percevoir toute la fiscalité du secteur. La DGI apparaît comme un guichet fiscal unique des transports urbains qui vise à instaurer :

- la transparence dans les prélèvements fiscaux ;
- la rationalisation de la pression fiscale ;
- la réduction des déperditions fiscales ;
- la suppression des frais parasites notamment les coûts supplémentaires payés aux intermédiaires ;
- la transparence dans la répartition du produit fiscal.

Les différents impôts et taxes prélevés aux exploitants des services non conventionnés de transports urbains sont la vignette, la patente, le papier timbré et la TTU.

#### *Le contrôle technique automobile*

La réglementation en vigueur a institué une visite technique obligatoire tous les 6 mois pour les véhicules de transport public. Un certificat de visite technique est délivré par la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile et industriels (SICTA) à chaque véhicule ayant satisfait l'épreuve de contrôle technique.

#### *La couverture des risques d'accident*

La couverture des risques d'accident des véhicules automobiles notamment les dommages causés aux tiers est une obligation prescrite par le Code des Assurances des Etats membres de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurance (CIMA). Cette couverture est assurée par les sociétés d'assurances contre paiement de primes fixées dans le contrat d'assurance.

#### *Structure des autres charges supportées par les opérateurs*

Pour fournir le service à la clientèle, les opérateurs supportent également les dépenses de carburant, d'entretien et de réparation des véhicules exploités ainsi que de rémunération du personnel.

A côté de ces charges qui concourent directement à la production du service offert aux usagers, des dépenses indirectes sont imposées aux opérateurs à travers le racket subi au niveau syndical et policier qui apparaît comme une « fiscalité parallèle » plombant leurs résultats d'exploitation.

#### 1.1.4. La régulation des transports urbains

Le mécanisme de l'intervention de l'Etat dans les transports urbains est la régulation qui concerne principalement les services publics en réseaux et les monopoles naturels lorsque le fonctionnement normal de la concurrence est en cause par le fait des rendements d'échelle croissants, phénomène qui aboutit à l'absorption des petits opérateurs par les gros et favorise ainsi l'émergence de monopoles naturels. Elle se décline suivant 2 axes complémentaires :

- la **régulation administrative et technique** est consacrée à la définition, la mise en œuvre et au contrôle d'application des normes administratives et techniques prescrites pour l'exploitation du service public ;
- la **régulation économique** consiste à s'assurer du respect par les exploitants des règles de la concurrence, établies par les textes en vigueur pour garantir un bon fonctionnement du marché des services publics au bénéfice de la collectivité.

La régulation est ainsi le mécanisme opérationnel par lequel les pouvoirs publics interviennent pour instaurer la concurrence autant qu'il est nécessaire dans le secteur, et à concilier l'exercice loyal de cette concurrence avec les missions d'intérêt général dont sont investis les différents opérateurs pour garantir les intérêts des consommateurs que sont les usagers des transports publics. Cette intervention des pouvoirs publics s'exerce au travers d'une autorité de régulation qui est une entité administrative autonome des principaux acteurs.

L'autorité de régulation doit veiller à l'exercice d'une concurrence effective, loyale et durable entre opérateurs du marché des transports. Elle doit, en outre, s'assurer par tous les moyens légaux, du respect par tous les opérateurs autorisés des règles établies par la puissance publique. Elle se retrouve ainsi au cœur d'un dispositif qui met en relation 3 principaux acteurs du marché à savoir l'Etat régalién, les opérateurs et les consommateurs.

Les instruments de la régulation par lesquels les Etats interviennent généralement sont la fiscalité ou la parafiscalité (c'est à dire la tarification), la réglementation au moyen de contrat public et/ou de l'autorisation de transport, l'allocation de la voirie par le contingentement et la gestion de la circulation ainsi que la politique de stationnement.

Dans le cas spécifique du régulateur AGETU, les instruments opérationnels mis en place par l'Etat sont, entre autres, les **contrats de service public de transport collectif urbain signés par l'Etat avec des opérateurs privés** et les **agrément annuels renouvelables accordés aux véhicules conformes aux spécifications en vigueur et appartenant à des opérateurs** régulièrement inscrits au registre des transports urbains de personnes. Ces 2 instruments sont décrits ci-après.

#### *Contractualisation de l'exploitation des réseaux de transport collectif urbain*

Le processus de contractualisation débute par un appel d'offres ou exceptionnellement par une négociation de gré à gré et s'achève par la signature d'une convention qui décrit les droits et obligations de l'Etat et de l'exploitant ainsi que le rôle du régulateur.

Le premier réseau de transport collectif urbain à Abidjan a été défini dès les premières années de l'indépendance de la Côte d'Ivoire et mis en exploitation par contractualisation avec la société de transports abidjanais (SOTRA) créée par l'Etat et des partenaires privés à cet effet.



Ainsi, un protocole d'accord en date du 18 août 1960 a concédé à la SOTRA le service public de transport en commun de personnes par autobus dans la ville d'Abidjan. Faisant suite à ce protocole, plusieurs conventions de concession entre l'Etat de Côte d'Ivoire et la SOTRA ont été signées.

En 1998, les études réalisées dans le cadre du projet CI-PAST ont conclu à l'insuffisance des moyens capacitants de transport urbain pour faire face à la demande croissante des usagers.

Pour réduire ce déficit d'offre de moyens, le Gouvernement a décidé de restructurer les contrats de réseaux publics de transport collectif urbain à Abidjan. Ainsi, 2 conventions ont été signées par l'Etat de Côte d'Ivoire avec la SOTRA et la société des transports urbains (SOTU) dont le régulateur est chargé du suivi régulier de leur mise en œuvre. A ce jour, seule la SOTRA est opérationnelle.

#### *Agrément annuel accordé aux véhicules satisfaisant aux normes établies*

L'accès au marché par agrément annuel renouvelable concerne les services non conventionnés de transport urbain. La procédure pratique de mise sur le marché d'un véhicule obéit à un protocole administratif strict qui réduit quasiment tout risque de fraude.

L'AGETU envisage à terme instaurer, sur la base d'études monographiques actualisées, un contingentement (fixation de quotas) de l'offre officielle des services de transport public urbain pour garantir l'équilibre financier des véhicules exploités sur le marché en vue de satisfaire la demande de déplacements des populations dans les conditions optimales de régularité, du confort et de la sécurité.

Elle n'applique pas actuellement cette politique de quotas à cause notamment de la prolifération de clandestins pour lesquels elle n'a pas encore pu opérer un contrôle régulateur efficace en raison des contestations régulières de son autorité par les collectivités territoriales du PTU et les syndicats.

### 1.2. Analyse de l'organisation des transports des transports publics dans le monde

Il s'agit, à travers cette analyse, de rapprocher la situation abidjanaise de celles de 5 autres villes afin d'en tirer des enseignements et faire des recommandations.

#### 1.2.1. Indicateurs des systèmes de transports dans les villes du monde

Quelques indicateurs sur les systèmes de transport collectif urbain dans les villes concernées sont présentés ci-après.

**Tableau 1 : indicateurs 2009 des réseaux publics de transport collectif urbain de 5 villes**

Ville	Densité (habitants au km <sup>2</sup> )	PIB par habitant du pays en 2009	Autorité organisatrice des transports urbains	Réseaux de service public de transports collectifs urbains	Passagers transportés	Mode de financement de l'exploitation et de rémunération des opérateurs
Paris	1 235	41 773 \$	STIF	Metro (214 km) Réseau Express Régional (587 km) Tramway Autobus (3 861 km)	1,479 milliard 1,144 milliard 105 millions 936 millions	L'exploitation est financée par les recettes tarifaires et d'autres ressources quand les opérateurs sont rémunérés au nombre de passagers transportés.
Londres	4 786	35 731 \$	Transport for London	Underground (470 km) Docklands Light Railway (31 km) Croydon Tramlink (28 km) Autobus	1,089 milliard 66 millions 27 millions 2,247 milliards	L'exploitation est financée par les recettes tarifaires et les opérateurs sont rémunérés au nombre de kilomètres produits.
Bogotá	4 946	5 014 \$	Transmilenio SA	BRT <sup>3</sup> (84 km) Autobus classiques	511 millions	L'exploitation est financée par les recettes tarifaires et les opérateurs sont rémunérés au nombre de kilomètres produits.
Curitiba	4 305	7 920 \$	URBS	BRT (60 km) Autobus classiques	694 millions	L'exploitation est financée par les recettes tarifaires et les opérateurs sont rémunérés au nombre de kilomètres produits.
Abidjan	1 077	1 091 \$	AGETU	Autobus SOTRA (1 869 km)  Minibus (80 km)	203 millions  409 millions	L'exploitation est financée par les recettes tarifaires et des subventions de l'Etat tandis que la SOTRA est rémunérée au nombre de passagers transportés.

Source, l'auteur à partir de données provenant de plusieurs sources, 2009 - 2011

### 1.2.2. Performances des organisations adoptées par chaque ville

L'analyse du tableau précédent fait ressortir que les villes de Londres, Bogotá et Curitiba présentent une densité gravitant autour de 4 500 habitants au km<sup>2</sup> quand l'agglomération abidjanaise et la région urbaine de Paris-île-de-France offrent une densité voisine de 1 100 habitants au km<sup>2</sup>.

En dehors de l'agglomération abidjanaise, tous les autres réseaux publics de transport collectif urbain font l'objet de contrats passés entre l'Etat représenté par l'autorité assurant le contrôle régulateur de l'exploitation et les opérateurs dans les villes de Paris, Londres, Bogotá et Curitiba. Cette option a l'avantage de permettre au régulateur de faire un suivi efficace de l'adéquation de l'offre à la demande au travers d'enquêtes régulières sur le terrain en vue d'apporter les correctifs nécessaires à une meilleure mobilité des populations.

<sup>3</sup> BRT : Bus Rapid Transit

Par ailleurs, le régulateur a, dans ces villes, en face de lui un nombre limité et maîtrisé d'exploitants avec qui, il discute des programmes d'amélioration de la mobilité urbaine. **A l'opposé, à Abidjan le régulateur se retrouve avec une multitude d'interlocuteurs.**

En outre, en dehors de Paris et Abidjan, la rémunération de l'exploitant se fait par le régulateur au kilomètre produit qui traduit mieux la couverture des charges d'exploitation de l'opérateur ainsi que la garantie de la satisfaction des besoins de la clientèle en termes de qualité du service public par le strict respect des fréquences horaires, quitte à se voir appliquer des sanctions.

La rémunération au passager transporté pratiqué à Paris et Abidjan ne garantit pas toujours de la part du délégataire du service public, la régularité, le confort et la sécurité des voyages fournis surtout si le régulateur n'a pas les moyens financiers de contrôler le ou les exploitants comme c'est le cas actuellement à Abidjan.

Le niveau de richesse de la France et de la Grande Bretagne relativement important (le PIB/habitant est supérieur à 35 000 \$) leur a permis de réaliser dans les villes de Paris et Londres des réseaux lourds de transport public de type métro et tramway.

Par contre la Colombie et le Brésil qui ont un PIB/habitant compris entre 5 000 et 10 000 \$ se sont illustrés dans les villes respectives de Bogotá et de Curitiba par la réalisation de réseaux publics de transport collectif lourd relativement moins coûteux avec une capacité de transport optimale notamment les réseaux de BRT.

Pour la Côte d'Ivoire qui a un PIB/habitant inférieur à 2 000 \$, les investissements en cours ou à venir devraient s'inspirer des expériences réussies en Amérique latine.

### 1.2.3. Facteurs Clés de Succès et transports urbains à Abidjan

L'appréciation des performances de l'organisation d'Abidjan au regard des Facteurs Clés de Succès des réseaux de transports urbains dans le monde est consignée dans le tableau ci-après :

**Tableau 2 : appréciation des performances au regard des Facteurs Clés de Succès**

<b>Facteurs Clés de Succès (FCS)</b>	<b>Performances à Abidjan</b>
Manifestation d'une volonté politique clairement affirmée et effectivement appliquée.	La volonté politique a été affirmée dès le départ dans le cadre du CI-PAST au travers de la réforme de 2000. Malheureusement, elle a été abandonnée en chemin et est aujourd'hui la source principale de tous les désordres dans le secteur. <b>Ce premier FCS n'est pas observé.</b>
Existence d'une Autorité Organisatrice des Transports Urbains acceptée par tous et reconnue comme seule autorité chargée notamment de la régulation du marché.	La réforme institutionnelle a créé l'AGETU avec toutes ses prérogatives bien définies au départ. Toutefois, elles n'ont pas été à la pratique, clairement soutenues par les pouvoirs publics pour renforcer son autorité sur le terrain. <b>Ce deuxième FCS n'est pas observé.</b>
Moyens financiers adéquats pour assurer le financement de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains.	Le mécanisme de financement arrêté dès le départ n'a pas été stabilisé. Cette question est aujourd'hui la source de toutes les difficultés financières de l'AGETU notamment les déficits accumulés ces dernières années. <b>Ce troisième FCS n'est pas observé.</b>
Fonds mobilisés pour le financement de la	Les investissements planifiés dans le cadre du

modernisation et de l'extension des réseaux de transports urbains notamment par la réalisation des infrastructures affectées exclusivement à la circulation des transports collectifs.	CI-PAST qui devaient faire l'objet de financement de la part des bailleurs de fonds n'ont pas connu de réalisations à cause notamment la crise socio-politique intervenue sur la décennie écoulée. <b>Ce quatrième FCS n'est pas observé.</b>
--	--

*Source, l'auteur, 2011*

Aucun Facteur Clé de Succès (FCS) d'un système performant des transports urbains n'est observé à Abidjan en raison principalement du conflit récurrent de compétences avec les collectivités territoriales.

## **2. Bilan d'activités du régulateur**

### 2.1. Assainissement du marché des transports urbains

#### 2.1.1. Entraves à l'exercice des missions du régulateur

##### *Le conflit institutionnel de compétences*

Depuis le démarrage de ses activités de délivrance des titres de transport, l'AGETU est confrontée à un conflit qui l'oppose au District d'Abidjan et aux communes de son périmètre de compétences.

Ce conflit a fait l'objet de plusieurs tentatives infructueuses de règlement de la part du Gouvernement. Il s'est même radicalisé avec les communes qui, au mépris des lois de finances en vigueur, procèdent à la perception de taxes de stationnement auprès des opérateurs de taxis communaux. Cela a contribué à fragiliser l'autorité du régulateur AGETU, plombé ses tentatives d'assainissement du marché qu'elle a initiées et hypothéqué sa stabilité financière.

**L'AGETU en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains devrait, en principe, jouir de la stabilité de ses dirigeants au travers d'un mandat clair indiquant les objectifs à atteindre et la durée incompressible de leurs réalisations, et d'une autonomie financière suffisante pour mener à bien ses missions de régulation du marché.** Ses principales ressources sont :

- les recettes relatives à l'inscription au registre des transporteurs urbains ;
- le produit des redevances versées par les sociétés concessionnaires des services publics de transport urbain ;
- les recettes provenant de la délivrance des autorisations d'exploitation du service de transport urbain de personnes ;
- les produits de cession de ses travaux et prestations ainsi que les revenus éventuels de ses biens, fonds et valeurs ;
- les subventions et dotations de l'Etat ;
- les subventions, dons ou legs des organismes publics ou privés nationaux ou internationaux ;
- et plus généralement toutes les autres ressources qui pourraient lui être affectées ou résulter de son activité.

Pour comprendre les difficultés qui empêchent l'AGETU de jouir d'une autonomie financière, une analyse de ses résultats financiers de 2005 à 2009 a été effectuée.

##### *Les performances financières de l'AGETU*

L'on peut noter que les capitaux propres de l'entreprise sont demeurés négatifs sur la période 2005 à 2009 dans une fourchette de -447 millions de FCFA à -392 millions de FCFA.

Ainsi, le ratio de *l'indépendance financière* (capitaux propres / passif total) est négatif dans une fourchette de - 95% à - 53% largement inférieur à 50% sur toute la période concernée. Cela traduit un fort degré d'endettement de l'entreprise qui ne cadre pas avec les règles de l'OHADA<sup>4</sup>.

En effet, selon l'article 664 et suivant de l'acte uniforme de l'OHADA relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique, lorsque les capitaux propres deviennent inférieurs à la moitié du capital social, le Conseil d'Administration est tenu, dans les 4 mois qui suivent l'approbation des comptes ayant fait apparaître cette perte, de convoquer une Assemblée Générale Extraordinaire (AGE) à l'effet de décider si la dissolution anticipée de la société a lieu.

C'est ainsi qu'en application de cette règle de l'OHADA qu'une AGE a décidé de la continuité de l'activité au vu des enjeux en présence pour le développement de la mobilité urbaine et adopté un plan de restructuration financière dont la réussite était astreinte à la stabilité du chiffre d'affaires par la couverture totale du marché des services non conventionnés de transport par la TTU.

Pour être édifiés sur les résultats de cette politique, il faut s'appesantir sur les articulations du compte de résultat de 2005 à 2009. Ainsi, hormis les années 2005 et 2007 où l'entreprise a pu réaliser des résultats nets bénéficiaires, les autres années ont été marquées par des déficits chroniques. Le résultat d'exploitation est demeuré négatif sur toute la période et n'a été atténué au niveau du résultat net que par le résultat hors activités ordinaires réalisé avec la subvention de l'Etat.

En outre, il se dégage de l'analyse du compte de résultat de l'entreprise que le chiffre d'affaires généré par son activité n'arrive pas à couvrir ses charges d'exploitation. En effet, le ratio chiffre d'affaires / charges d'exploitation oscille entre 63% et 90% sur la période 2005 à 2009.

Pour garantir la survie de son exploitation, l'Etat lui apporte chaque année une subvention qui a atteint le montant record de 337 millions de FCFA en 2009 pour équilibrer ses comptes.

Pour rechercher les causes de son impossibilité actuelle à couvrir ses charges d'exploitation par son chiffre d'affaires, il est bon de s'appesantir sur la structure de ses produits d'exploitation. Ainsi, le chiffre d'affaires réalisé sur la période 2005 à 2009 présente la configuration suivante :

**Tableau 3 : détail du chiffre d'affaires de l'AGETU de 2005 à 2009**

Rubriques	2005	2006	2007	2008	2009
	valeur	valeur	valeur	valeur	valeur
taxe d'inscription	494 250 000	572 550 000	1 034 250 000	433 400 000	278 500 000
redevance transport ou TTU	630 233 000	605 541 000	125 585 000	535 790 250	415 933 500
redevance de concession	60 061 341	57 761 989	57 187 251	66 538 706	64 416 759
travaux et prestations	7 700	1 887 700	1 517 100	8 673 500	422 000
autres produits	165 967	90 592 790	5 817 587	342 529	490 743
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>1 184 718 008</b>	<b>1 328 333 479</b>	<b>1 224 356 938</b>	<b>1 044 744 985</b>	<b>759 763 002</b>

*Source : rapports d'activités AGETU, 2005, 2006, 2007, 2008 et 2009*

La lecture des chiffres du tableau fait apparaître que la TTU qui est la principale ressource de l'AGETU, ne représente en moyenne que 50% du chiffre d'affaires. En outre, la baisse régulière de son chiffre d'affaires traduit la fragilité de ses ressources quand on sait que la réalisation des services facturés est largement tributaire du paiement effectif par tous les exploitants de la TTU auprès de la DGI.

<sup>4</sup> OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires

La clé de l'autonomie financière de l'AGETU repose sur sa capacité, à l'instar de ses homologues du secteur des télécommunications, l'Agence des Télécommunications de Côte d'Ivoire (ATCI) et de l'électricité, l'Autorité Nationale de Régulation du secteur de l'Electricité (ANARE), à collecter directement une partie des ressources fiscales du secteur pour le financement de ses activités.

### 2.1.2. Actions engagées sur le terrain et résultats obtenus

Malgré les contraintes du moment, l'AGETU n'est pas restée inactive et, a organisé des opérations de vérification de la régularité des cartes de transport des véhicules présents sur le marché. En sus de cela, elle s'est attaquée à plus de 4 000 taxis intercommunaux qui opèrent en toute illégalité dans une insécurité totale sur le territoire du District d'Abidjan.

C'est ainsi qu'une commission instituée par le Ministre des Transports a été chargée de la sensibilisation des propriétaires de woros-woros intercommunaux pour la reconversion de leurs véhicules en taxi-compteur ou taxi communal. Elle a produit un communiqué pour demander ces propriétaires d'effectuer les démarches nécessaires. C'est au terme de ce délai de grâce que l'opération de contrôle a démarré avec l'appui des agents de la police nationale et de la gendarmerie nationale.

Malheureusement, dès la mise en fourrière des premiers véhicules, des « syndicalistes » ont mené des actions pour faire arrêter l'opération et menacer l'intégrité physique des agents de l'AGETU. Ils ont effectué des descentes à son siège pour exiger la libération des véhicules mis en fourrière ; ce qui a amené la commission, sur instruction des autorités, à suspendre l'opération.

La désorganisation du marché des transports urbains s'accroît et aucune traçabilité économique fiable ne peut être établie sur les flux financiers engendrés par cette activité illégale exercée au vu et au su de l'autorité de régulation qui se retrouve impuissante.

Aucun résultat palpable d'assainissement réussi n'est observable sur le terrain par les abidjanais. Cela est principalement dû au conflit institutionnel qui sape l'autorité du régulateur vis-à-vis des exploitants et accentue également sa fragilité financière en rétrécissant ainsi sa marge de manœuvre.

### 2.2. Performances d'exploitation de la SOTRA

Les performances du réseau concédé à la SOTRA au plan de la réalisation de la recette moyenne kilométrique et du coût direct kilométrique de production sont présentées ci-après :

**Tableau 4 : performances des différents modes du service concédé de la SOTRA en 2009**

Indicateurs	Monbus (autobus)	Monbato (bateau-bus)	Marchébus (taxi-bagage)
Parc moyen en ligne	359	12	9
Production kilométrique en ligne (en kms)	24 431 000	550 600	436 900
Recettes réalisées hors Etat (en FCFA)	16 527 210 000	1 238 859 000	212 350 000
<b>Recette moyenne / km en ligne</b>	<b>676,49</b>	<b>2 250,02</b>	<b>486,04</b>
Passagers transportés	202 873 312	13 278 509	13 278 509
<b>Coût kilométrique de production</b>	<b>571,88</b>	<b>2 906,25</b>	<b>719,87</b>

Source : SOTRA, 2010

L'on se rend compte que la recette moyenne kilométrique, hors subventions de l'Etat, arrive à couvrir le coût direct kilométrique d'exploitation à hauteur de 118% pour le service monbus, alors que ce n'est pas le cas respectivement pour le service monbato (77%) et marchébus (68%). Cette situation est problématique d'autant plus que le coût direct kilométrique n'intègre pas les frais administratifs de gestion de l'exploitation, notamment les approvisionnements en fournitures de bureaux, les contrats d'entretien des locaux, etc.

Dès lors, l'on est en droit de s'interroger sur la justification de la subvention de l'Etat évaluée en 2009 à 9,9 milliards de FCFA pour non relèvement de tarif puisque le service principal monbus de la SOTRA arrive à couvrir les coûts kilométriques directs d'exploitation. Cette situation gagnerait à être regardée de plus près par l'autorité de régulation en vue de soulager les finances publiques.

### 2.3. Evaluation des comptes d'exploitation des services agréés

Pour l'établissement des comptes de résultat de l'exploitation d'un taxi-compteur et d'un minibus, les postes ci-après ont été retenus :

- le chiffre d'affaires prévisionnel ;
- les charges de production comprenant les charges découlant de la réglementation (assurance, visite technique, etc.) et les charges directes de l'exploitation à savoir les dépenses de carburant, d'entretien et de réparation du véhicule opéré en activité ;
- les charges indirectes liées aux conditions actuelles d'exploitation notamment les dépenses induites par le racket policier et syndical ;
- les impôts et taxes ;
- les dotations aux amortissements ;
- le résultat d'exploitation ;
- le résultat financier ;
- le résultat net.

Pour chaque service de transport, les hypothèses réalistes ci-après ont été posées :

**Tableau 5 : hypothèses de calcul des comptes de résultat**

Désignation	Unit é	Taxi-compteur	Minibus sur la ligne Adjamé – Abobo	Minibus sur la ligne Adjamé – Yopougon
Age du véhicule à la 1 <sup>ère</sup> année d'exploitation	ans	12	14	14
Puissance fiscale	cv	7	11	11
Nombre de mois d'activités dans l'année	u	12	12	12
Nombre de jours d'activité par mois	jours	27	27	27
longueur de la ligne	km		8	11
Kilométrage journalier	km	307	272	288
Kilométrage journalier productif	km	211		
Dépenses carburant	FCF A	13 492	22 818	31 299
Nombre de places utiles	u	4	17	17
Nombre moyen de courses ou de voyages journaliers	u	27	34	26
Nombre journalier de passagers transportés	u	57	741	548



Montant de la prise en charge	FCF A	100		
Tarif kilométrique ou au passager transporté	FCF A	120	200	250
Assurance mensuelle	FCF A	40 000	44 150	44 150
Coût d'une visite technique du véhicule	FCF A	15 500	18 000	18 000
Coût d'une visite du compteur horokilométrique	FCF A	3 250		
Pose d'antenne et de compteur horokilométrique	FCF A	120 000		
Vignette annuelle (0 à 4 ans)	FCF A	35 000	96 000	96 000
Vignette annuelle (5 à 10 ans)	FCF A	26 250	72 000	72 000
Vignette annuelle (> 10 ans)	FCF A	25 000	40 000	40 000
TTU (1 <sup>ère</sup> année)	FCF A	150 000	35 000	35 000
TTU (renouvellement)	FCF A	100 000	35 000	35 000
Patente transport	FCF A	120 480	173 240	173 240
Papier timbré	FCF A	5 000	5 000	5 000

Source : l'auteur, 2011

Le financement d'acquisition du matériel se fait essentiellement par fonds propres et le capital investi (4 millions de FCFA pour le taxi-compteur et 18 millions de FCFA pour le minibus) s'amortit par annuités constantes sur 2 ans pour les taxis-compteurs et 3 ans pour les minibus.

En raison de sa prédominance sur le terrain, la marque TOYOTA a été prise comme véhicule standard pour la détermination des charges directes attachées au type de véhicule exploité notamment les dépenses liées à son entretien et à sa réparation.

Par ailleurs, des enquêtes ont pu être réalisées pour déterminer des paramètres moyens d'exploitation des différents services de transport.

### 2.3.1. Compte de résultat d'un taxi-compteur

Le détail du compte de résultat de l'exploitation d'un taxi-compteur est décrit ci-après :

**Tableau 6 : compte de résultat de l'exploitation d'un taxi-compteur**

RUBRIQUES	Première année		Deuxième année	
	Annuel	Journalier	Annuel	Journalier
Kilométrage parcouru	99 549	307	99 549	307
Kilométrage productif	68 283	211	68 283	211
Prise en charge	100	100	100	100
Tarif kilométrique	120	120	120	120
Chiffre d'affaires prévisionnel	9 905 004	30 571	9 905 004	30 571
Carburant	4 371 300	13 492	4 371 300	13 492



Entretien et réparation	1 018 423	3 143	1 018 423	3 143
Visite technique du véhicule	31 000	96	31 000	96
Visite du compteur horokilométrique	3 250	10	3 250	10
Assurance	480 000	1 481	480 000	1 481
Rémunération personnel	810 000	2 500	648 000	2 000
<b>Charges de production</b>	<b>6 713 973</b>	<b>20 722</b>	<b>6 551 973</b>	<b>20 222</b>
Racket syndical	324 000	1 000	324 000	1 000
Racket policier	324 000	1 000	324 000	1 000
<b>Charges indirectes</b>	<b>648 000</b>	<b>2 000</b>	<b>648 000</b>	<b>2 000</b>
Patente + BIC	120 480	372	120 480	372
Vignette	25 000	77	25 000	77
TTU	150 000	463	100 000	309
Papier timbré	5 000	15	5 000	15
<b>Impôts et taxes</b>	<b>300 480</b>	<b>927</b>	<b>250 480</b>	<b>773</b>
Amortissement	2 000 000	6 173	2 000 000	6 173
Dotation aux amortissements	2 000 000	6 173	2 000 000	6 173
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>242 551</b>	<b>749</b>	<b>454 551</b>	<b>1 403</b>
Frais financiers	0	0	0	0
<b>Résultat financier</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Résultat net</b>	<b>242 551</b>	<b>749</b>	<b>454 551</b>	<b>1 403</b>
<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>2 242 551</b>	<b>6 921</b>	<b>2 454 551</b>	<b>7 576</b>

Source : l'auteur, 2011

Son articulation au travers des soldes intermédiaires de gestion est donnée ci-après :

**Tableau 7 : soldes intermédiaires de gestion pour un taxi-compteur**

RUBRIQUES	1 <sup>ère</sup> année	2 <sup>ème</sup> année
Production	9 905 004	9 905 004
Valeur ajoutée	3 052 551	3 102 551
Excédent brut d'exploitation	2 242 551	2 454 551
Résultat d'exploitation	242 551	454 551
Résultat financier	0	0
Résultat net	242 551	454 551
Capacité d'autofinancement	2 242 551	2 454 551

Source : l'auteur, 2011

Le résultat net est positif dès la première année d'exploitation et garde cette tendance sur les 2 années d'amortissement du capital investi.

### 2.3.2. Compte de résultat d'un minibus

Les comptes détaillés de résultat de l'exploitation d'un minibus sur les lignes Adjamé-Abobo et Adjamé-Yopougon sont donnés ci-après.

**Tableau 8 : compte de résultat de l'exploitation d'un minibus de la ligne Adjamé - Abobo**

RUBRIQUES	Première année		Deuxième année		Troisième année	
	Annuel	Journalier	Annuel	Journalier	Annuel	Journalier
Passagers transportés	240 084	741	240 084	741	240 084	741
Tarif	200	200	200	200	200	200
Chiffre d'affaires prévisionnel	27 812 160	85 840	27 812 160	85 840	27 812 160	85 840
Carburant	7 393 140	22 818	7 393 140	22 818	7 393 140	22 818
Entretien et réparation	1 805 364	5 572	1 805 364	5 572	1 805 364	5 572
Visite technique	36 000	111	36 000	111	36 000	111
Assurance	529 800	1 635	0	1 635	0	1 635
Rémunération personnel	6 480 000	20 000	6 480 000	20 000	6 480 000	20 000
Charges de production	16 244 304	50 137	15 714 504	50 137	15 714 504	50 137
Racket syndical	2 268 000	7 000	2 268 000	7 000	3 888 000	12 000
Racket policier	810 000	2 500	810 000	2 500	810 000	2 500
Charges indirectes	3 078 000	9 500	3 078 000	9 500	4 698 000	14 500
Patente + BIC	173 240	535	173 240	535	173 240	535
Vignette	40 000	123	40 000	123	40 000	123
TTU	35 000	108	35 000	108	35 000	108
Papier timbré	5 000	15	5 000	15	5 000	15
Impôts et taxes	253 240	782	253 240	782	253 240	782
Amortissement	6 000 000	18 519	6 000 000	18 519	6 000 000	18 519
Dotations aux amortissements	6 000 000	18 519	6 000 000	18 519	6 000 000	18 519
Résultat d'exploitation	2 236 616	6 903	2 766 416	6 903	1 146 416	1 903
Frais financiers	0	0	0	0	0	0
Résultat financier	0	0	0	0	0	0
Résultat net	2 236 616	6 903	2 766 416	6 903	1 146 416	1 903
Capacité d'autofinancement	8 236 616	25 422	8 766 416	25 422	7 146 416	20 422

Source : l'auteur, 2011

**Tableau 9 : compte de résultat de l'exploitation d'un minibus de la ligne Adjamé – Yopougon**

RUBRIQUES	Première année		Deuxième année		Troisième année	
	Annuel	Journalier	Annuel	Journalier	Annuel	Journalier
Passagers transportés	177 444	548	177 444	548	177 444	548
Tarif	250	250	250	250	250	250
Chiffre d'affaires prévisionnel	29 146 041	89 957	29 146 041	89 957	29 146 041	89 957
Carburant	10 140 984	31 299	10 140 984	31 299	10 140 984	31 299
Entretien et réparation	2 106 258	6 501	2 106 258	6 501	2 106 258	6 501
Visite technique	36 000	111	36 000	111	36 000	111
Assurance	529 800	1 635	0	1 635	0	1 635
Rémunération personnel	6 480 000	20 000	6 480 000	20 000	6 480 000	20 000
Charges de production	19 293 042	59 546	18 763 242	59 546	18 763 242	59 546
Racket syndical	1 620 000	5 000	1 620 000	5 000	1 620 000	5 000
Racket policier	486 000	1 500	486 000	1 500	486 000	1 500
Charges indirectes	2 106 000	6 500	2 106 000	6 500	2 106 000	6 500

Patente + BIC	173 240	535	173 240	535	173 240	535
Vignette	40 000	123	40 000	123	40 000	123
TTU	35 000	108	35 000	108	35 000	108
Papier timbré	5 000	15	5 000	15	5 000	15
<b>Impôts et taxes</b>	<b>253 240</b>	<b>782</b>	<b>253 240</b>	<b>782</b>	<b>253 240</b>	<b>782</b>
Amortissement	6 000 000	18 519	6 000 000	18 519	6 000 000	18 519
Dotation aux amortissements	6 000 000	18 519	6 000 000	18 519	6 000 000	18 519
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>1 493 759</b>	<b>4 610</b>	<b>2 023 559</b>	<b>4 610</b>	<b>2 023 559</b>	<b>4 610</b>
Frais financiers	0	0	0	0	0	0
<b>Résultat financier</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Résultat net</b>	<b>1 493 759</b>	<b>4 610</b>	<b>2 023 559</b>	<b>4 610</b>	<b>2 023 559</b>	<b>4 610</b>
Capacité d'autofinancement	7 493 759	23 129	8 023 559	23 129	8 023 559	23 129

Source : l'auteur, 2011

Les soldes intermédiaires de gestion dégagés par l'exploitation sont présentés ci-après :

**Tableau 10 : soldes intermédiaires de gestion sur la ligne Adjamé – Abobo**

RUBRIQUES	1 <sup>ère</sup> année	2 <sup>ème</sup> année	3 <sup>ème</sup> année
Production	27 812 160	27 812 160	27 812 160
Valeur ajoutée	14 716 616	15 246 416	13 626 416
Excédent brut d'exploitation	8 236 616	8 766 416	7 146 416
Résultat d'exploitation	2 236 616	2 766 416	1 146 416
Résultat financier	0	0	0
Résultat net	2 236 616	2 766 416	1 146 416
Capacité d'autofinancement	8 236 616	8 766 416	7 146 416

Source : l'auteur, 2011

**Tableau 11 : soldes intermédiaires de gestion sur la ligne Adjamé – Yopougon**

RUBRIQUES	1 <sup>ère</sup> année	2 <sup>ème</sup> année	3 <sup>ème</sup> année
Production	29 146 041	29 146 041	29 146 041
Valeur ajoutée	13 973 759	14 503 559	14 503 559
Excédent brut d'exploitation	7 493 759	8 023 559	8 023 559
Résultat d'exploitation	1 493 759	2 023 559	2 023 559
Résultat financier	0	0	0
Résultat net	1 493 759	2 023 559	2 023 559
Capacité d'autofinancement	7 493 759	8 023 559	8 023 559

Source : l'auteur, 2011

Sous la contrainte des hypothèses de calcul, l'exploitation d'un minibus sur les lignes Adjamé – Abobo et Adjamé – Yopougon dégage un profit relativement important à travers un résultat net positif sur les 3 années d'amortissement du capital investi.

### 2.3.3. Analyse de rentabilité de l'exploitation des services non conventionnés

Pour soutenir les évaluations de la rentabilité des exploitations respectives d'un taxi-compteur et d'un minibus, la valeur actuelle nette (VAN) et le taux de rentabilité interne (TRI) ont été déterminés et consignés dans le tableau suivant :

**Tableau 12 : critères d'évaluation de la rentabilité de l'exploitation d'un taxi-compteur et d'un minibus**

	Valeur actuelle nette (VAN)	Taux de rentabilité interne (TRI)
Exploitation taxi-compteur	-36 579	11,23%
Exploitation minibus Adjamé - Abobo	1 276 190	16,67%
Exploitation minibus Adjamé - Yopougon	712 678	14,53%

Source : l'auteur, 2011

Les chiffres ci-dessus démontrent la rentabilité relative de l'exploitation des lignes de minibus qui développent des VAN positives et des TRI > 14%.

La rentabilité de l'exploitation du taxi-compteur n'est pas garantie avec une VAN négative et un TRI à peine supérieure à 11%. Ce résultat est principalement dû à leurs contraintes actuelles d'exploitation qui leur imposent des concurrents déloyaux (woro-woros intercommunaux) qui leur prennent une part importante de leur marché et leur imposent quasiment d'exploiter à perte.

**En conclusion, l'AGETU dans l'environnement actuel, n'a pas contribué par ses actions à améliorer significativement le résultat d'exploitation des services non conventionnés de transport mais plutôt a assisté impuissante à leur dégradation continue.**

#### 2.4. Analyse croisée des performances de l'autobus et du minibus

L'évaluation de l'exploitation de l'autobus et du minibus au travers de certains indicateurs est consignée dans le tableau ci-après :

**Tableau 13 : indicateurs de performance de l'autobus et du minibus**

Indicateur		Autobus	Minibus
Offre de service	parc moyen en ligne	567	2 884
	longueur de lignes	1 869 km	80 km
	superficie Abidjan	2 079 km <sup>2</sup>	2 079 km <sup>2</sup>
	km de ligne par km <sup>2</sup>	0,90	0,04
Production de l'exploitation	passagers transportés dans l'année	202 873 312	409 417 416
	passagers transportés par jour	555 817	1 121 692
	km produits	24 431 000	220 601 102
Part de marché	passagers transportés en %	33%	67%
Quantité de transport	passagers x kilomètres (millions)	4 956 397 885	90 317 933 311
Circulation des véhicules	véhicules x kilomètres (millions)	13 852	636 214
Recette d'exploitation	au kilomètre	676 FCFA	370 FCFA
Coût d'exploitation	au kilomètre	572 FCFA	227 FCFA
Marge brute	au kilomètre	105 FCFA	143 FCFA

Source : l'auteur à partir des données de la SOTRA et des enquêtes réalisées sur le terrain, 2011

L'on se rend compte que les minibus transportent annuellement 2 fois plus de passagers que les autobus de la SOTRA avec une quantité de transport (véhicules x kilomètres) 18 plus élevée.

Toutefois, pour réaliser cette performance les minibus ont une circulation de 636 213 579 322 véhicules x kilomètres, c'est à dire qu'ils ont circulé 46 fois plus que les autobus de la SOTRA qui étaient 5 fois moins nombreux qu'eux.

Ces chiffres traduisent clairement le fait que le réseau non conventionné de minibus a des performances médiocres en matière environnementale puisque tout ce temps passé dans la circulation contribue davantage à la pollution de l'air sans qu'il puisse offrir une capacité de transport relativement plus élevé que celui du réseau conventionné des autobus de la SOTRA.

### **3. Propositions d'amélioration**

#### 3.1. Défaillances constatées

##### 3.1.1. Faible implication de l'Etat au règlement du différend institutionnel

Depuis le démarrage effectif des activités opérationnelles du régulateur AGETU et la survenance du conflit de compétences avec les collectivités territoriales, l'Etat ne s'est pas fortement engagé à trouver une solution définitive et durable à cette situation qui mine le développement de ce secteur économique qui est l'un des moteurs essentiels de la productivité des entreprises installées à Abidjan.

Cette position a contribué à amplifier davantage les dysfonctionnements qui avaient été à l'origine de la création de l'AGETU et plombé ses missions en réduisant sa marge de manœuvre.

##### 3.1.2. Inefficacité de l'exploitation actuelle de la SOTRA

L'exploitation par la SOTRA du réseau concédé de transport collectif ne permet pas de satisfaire les déplacements des populations abidjanaises notamment au plan de la régularité, du confort et de la sécurité du voyage. Ce réseau est d'une longueur de 1 945 km (68 lignes d'autobus, 3 lignes de bateaux bus et 2 lignes de taxis-bagages). Sur les 1 945 km, la SOTRA ne dispose que d'un **linéaire discontinu de 7,6 km (0,4%) de couloirs exclusivement réservés à la circulation des autobus constamment violés par plusieurs automobilistes véreux**, ce qui est insuffisant eu égard aux objectifs de compétitivité exigés à la SOTRA et de performance demandés aux autobus.

En l'espace de 20 ans, le parc automobile a été multiplié pratiquement par 2, passant d'un peu moins de 100 000 en 1990 à plus de 200 000 véhicules, alors que dans le même temps, l'offre de voirie est restée non seulement quasi constante, mais son niveau de service s'est fortement dégradé.

En d'autres termes, l'offre d'infrastructures n'a pas suivi le développement des déplacements, et les autobus opèrent dans un environnement de plus en plus contraignant qui limite leur rendement, car les infrastructures routières sont livrées à la compétition entre les autobus de la SOTRA d'une part, et les voitures particulières, piétons et marchands ambulants d'autre part.

##### 3.1.3. Désorganisation des exploitants non conventionnés

Les exploitants non conventionnés des services de transport urbain opèrent dans un environnement professionnel caractérisé par une absence de tenue d'une comptabilité de trésorerie.

Le secteur souffre également de la mauvaise organisation du marché avec une pluralité de petits exploitants mal formés et peu professionnels (atomité du marché avec en moyenne 2 véhicules par exploitant). Cet état de fait n'est pas de nature à favoriser la rentabilité de leur exploitation.

##### 3.1.4. Insuffisance et inadéquation des infrastructures logistiques

L'exploitation actuelle des services non conventionnés de transport n'est pas optimale du fait, d'une part de l'absence d'espaces aménagés pour l'embarquement et le débarquement dans des conditions suffisantes de confort et de sécurité des voyageurs aux extrémités des lignes exploitées et, d'autre part

des arrêts intempestifs à la demande du client tout le long des trajets sans qu'aucun aménagement adapté ne soit matérialisé pour formaliser les points d'arrêt.

Ces arrêts intempestifs non coordonnés tout le long des trajets parcourus par les minibus ont pour effet d'éprouver leurs moteurs soumis à des changements très fréquents de leur régime de fonctionnement concourant ainsi à l'accélération de leur usure et à l'accroissement de leur consommation de carburant.

### 3.1.5. Absence d'associations fortes d'usagers de transports publics

Les associations existantes de consommateurs ont produit régulièrement des déclarations de principe sur des événements conjoncturels d'actualité brûlante sans pour autant analyser en profondeur les maux qui minent le secteur et qui sont des obstacles à la facilitation des déplacements urbains.

**Toutefois, il faut relever l'action de certaines associations qui ont saisi l'AGETU pour dénoncer les pratiques tarifaires opérées par les exploitants des minibus notamment aux heures de pointe qui consistent à sectionner les lignes quitte à faire payer pour la totalité du trajet un tarif qui revient plus cher que le tarif officiel pratiqué aux heures creuses.** Sur ces points le régulateur empêtré dans son conflit avec les collectivités territoriales n'a pu s'attacher les services d'unités spéciales de police pour traquer et punir tous les exploitants véreux.

Malgré le fait qu'ils soient représentés à son Conseil d'Administration par un administrateur la voix des consommateurs ne semble pas porter auprès de l'AGETU. Cela est dommage car ce sont les usagers, consommateurs finaux des services de transport public, qui devraient voir leurs associations agir pour faire avancer les lignes de leur satisfaction auprès des opérateurs via le régulateur.

### 3.1.6. Crise de l'offre de transport à Abidjan

Au regard de tout ce qui précède, l'on peut noter que l'offre de transport est inadaptée en termes de capacité et de qualité ayant pour conséquence visible la congestion de la circulation routière.

Pour apporter des réponses satisfaisantes à cette crise de l'offre de transport à Abidjan, des projets de réseau de transport de masse sont en cours d'évaluation par le Ministère des Transports et le Ministère des Infrastructures Economiques. Il s'agit de la mise en service d'un train urbain de voyageurs sur la ligne ferroviaire existante pour un coût estimatif de 624 millions de \$ et de la mise en exploitation d'un système de métro léger (tramway moderne) pour un coût estimatif de 534 millions de \$.

Toutefois, toutes ces actions ne pourront produire l'efficacité souhaitée, c'est dire assurer dans les meilleures conditions de régularité, de sécurité et de confort les déplacements des populations abidjanaises, que quand la pertinence de leur réalisation aura été démontrée dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Abidjan.

## 3.2. Recommandations aux différents acteurs

Des recommandations à mettre en œuvre par les différents acteurs dans le but d'améliorer le fonctionnement du marché sont présentées ci-après :

- à l'Etat  
Cette entité devrait s'impliquer au plus tôt pour trancher définitivement le conflit de compétences dans le sens de l'amélioration de la mobilité urbaine à Abidjan. La résolution de ce conflit et la mise en œuvre des propositions faites pour une viabilité opérationnelle et financière de l'AGETU lui permettront ainsi de répondre efficacement aux défis qui se posent au Gouvernement en matière d'amélioration de la mobilité urbaine à Abidjan au profit des consommateurs finaux des services de transport public que sont les populations abidjanaises.
- à l'autorité de régulation AGETU

Plutôt que de s'abriter derrière le conflit de compétences pour lequel il appartient au Gouvernement de trouver une issue définitive favorable au développement harmonieux des transports urbains à Abidjan, l'AGETU devrait mener des actions visibles avec un impact palpable sur le terrain pour marquer son image dans les consciences populaires notamment par une communication accrue sur les risques encourus à emprunter des véhicules qui sont pas aux normes.

- aux exploitants

Les exploitants devraient davantage se soucier de la qualité des services fournis à la clientèle et veiller à mettre en circulation des véhicules plus sûrs au plan de la sécurité et de l'environnement tout en modernisant leurs méthodes de gestion pour escompter réaliser de meilleures performances.

- aux usagers des transports publics urbains

Les associations de consommateurs devraient davantage se montrer plus actives sur le terrain et porter auprès du régulateur les préoccupations des usagers en ce qui concerne leur appréciation du service public offert afin qu'il puisse y apporter les réponses appropriées en interpellant notamment les opérateurs concernés à prendre les dispositions idoines qui s'imposent.

La mise en œuvre immédiate des recommandations sus-citées par les différents acteurs va indubitablement aider à transformer le paysage des transports urbains à Abidjan et offrir un service public de quantité suffisante et de qualité optimale, à l'instar des villes européennes et sud-américaines ainsi que des métropoles africaines notamment Lagos et Johannesburg en pleine transformation.

#### 4. Conclusions

Au terme de cette communication, les enseignements à retenir sont :

- au **plan institutionnel et réglementaire**, le cadre en vigueur est relativement bien adapté malgré les divergences sur l'interprétation des textes, qui handicapent l'AGETU dans l'accomplissement de ses missions d'organisation des déplacements urbains ;
- au **plan opérationnel**, il est observé l'inefficacité de l'exploitation de la SOTRA, la désorganisation du marché des services non conventionnés. Les absences de voiries séparées pour les transports collectifs et d'infrastructures logistiques d'exploitation constituent des facteurs concourant à la faible productivité des transports urbains à Abidjan ;
- au **plan économique et financier**, les faibles rendements de l'exploitation des services non conventionnés et la faible vitesse commerciale de la SOTRA ont pour conséquence de renchérir les coûts de production des services fournis et de réduire les recettes directes.

Il apparaît dès lors impératif d'agir pour mettre en œuvre des mesures et actions favorables au développement durable de la mobilité urbaine, notamment :

à court terme :

- l'adoption de textes législatifs et réglementaires pour clarifier les rôles respectifs des différentes entités de l'Etat impliquées dans la gestion des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise ;
- l'affirmation pleine et entière de l'autorité de l'AGETU en qualité de seule structure de régulation des transports urbains à Abidjan pour lui permettre d'assurer un contrôle régulateur efficace et efficient du marché ;



- la prise immédiate de mesures fiscales notamment l'exonération de droits de douane pour favoriser l'acquisition de véhicules neufs affectés au transport public urbain et la réalisation d'investissements pour l'amélioration du niveau de service des voies structurantes d'Abidjan.

à moyen et long termes :

- l'élaboration, dans un cadre participatif associant l'administration, le secteur privé et la société civile, du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération abidjanaise qui va notamment actualiser les données sur la demande de déplacements et proposer l'offre la plus adaptée pour la satisfaire au plan technique, économique et financier.

## Références

AGETU 2005 - 2009, *Rapports d'activités*

BERGOUGNOUX Jean, Directeur Général Honoraire d'EDF, avril 2000, *Services publics en réseaux : perspectives de concurrence et nouvelles régulations*, Commissariat Général du Plan – France, 351 pages

GENOUD Christophe, 2004, *Libéralisation et régulation des industries de réseau : diversité dans la convergence ?*, De Boeck Université / Revue internationale de politique comparée, 2004/2 - Vol. 11 pages 187 à 204

GIL-BEUF Alice, 2007, *Ville durable et transport collectif : le Transmilenio à Bogotá*, Armand Colin / *Annales de géographie* 5/2007 (n°657), p. 533-547

JULLIEN Bruno et ROCHET Jean-Charles, 2005, *La régulation en pratique*, Dalloz / *Revue d'économie politique* 2005 /3 - Vol. 115 pages 273 à 283

KONAN Yao Godefroy, 15 - 17 septembre 2010

***Les modèles d'organisation du transport urbain*** - Golf Hôtel – Abidjan

Colloque international SOTRA - 50 ans de la SOTRA : bilan et perspectives, 18 pages

KONAN Yao Godefroy, Année 2009 – 2010

Mémoire de fin d'études de DESS REGPI sous la Direction du Docteur TANO Paulin et de l'Ingénieur économiste des Transports ZORO Bi Nagoné

***Evaluation de la régulation des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise par l'AGETU***

Université d'Abidjan Cocody – Côte d'Ivoire -, 134 pages

Ministère des Transports de Côte d'Ivoire, janvier 2002

***Etude sur les coûts des dysfonctionnements du système de transports urbains d'Abidjan***

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et Signalisation - Trafic - Contrôle (STC), 130 pages

Ministère des Transports de Côte d'Ivoire, octobre 2003,

***Etude du Plan de circulation de la ville d'Abidjan - dossier diagnostic***

Signalisation Trafic Contrôle (STC), 135 pages

Ministère français de l'Economie, des Finances et de l'industrie, 18 septembre 2003

***Etude du financement des transports urbains dans seize pays (Allemagne, Canada, Colombie, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Singapour, Suède et Suisse)***

Direction des Relations Economiques Extérieures, 97 pages



NAVARRE Danièle, avril 2009, Conseil régional d'Île-de-France

***Les performances des transports en commun à Londres et à Paris - Offre de transport et régularité***  
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France, 42 pages

ROY William, 12 novembre 2007,

Thèse de doctorat de Sciences économiques sous la direction d'Alain BONNAFOUS sur le thème  
« ***Réglementation, gouvernance et performance des services publics de transport collectif urbain*** »  
Université Lumière Lyon 2, 400 pages

TANO Paulin, 15 - 17 septembre 2010

***Le monopole en matière de transport urbain est-il pertinent en Afrique ?***, Golf Hôtel – Abidjan  
Colloque international SOTRA - 50 ans de la SOTRA : bilan et perspectives, 23 pages

ZORO Bi Nagoné, 15 - 17 septembre 2010

***Les mécanismes de financement du transport urbain***, Golf Hôtel – Abidjan  
Colloque international SOTRA - 50 ans de la SOTRA : bilan et perspectives, 20 pages

ZORO Bi Nagoné, avril 2009, Johannesburg

Atelier international sur les autorités organisatrices de transport  
***Evolution de la réforme des transports urbains à Abidjan***, 39 pages